Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6809**

17. Wahlperiode 18. 08. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Jürgen Trittin, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/6717 –

Neubau der Bundesstraße 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt

Vorbemerkung der Fragesteller

Zwischen dem thüringischen Mittelzentrum Leinefelde-Worbis und Duderstadt (Niedersachsen) soll die Bundesstraße 247 auf voller Länge neu trassiert werden. Das Vorhaben, das sich in mehrere Ortsumfahrungen gliedert, ist Bestandteil des „Vordringlichen Bedarfs" des Bundesverkehrswegeplans. Bereits realisiert ist die Ortsumgehung von Leinfelde (Kosten 12,1 Mio. Euro); der Abschnitt von Worbis bis Wintzingerode ist im Bau (Kosten 16,7 Mio. Euro) und soll 2012 fertiggestellt werden.

Der Neubau der B 247 soll über Ferna und Teistungen (Kosten 21,7 Mio. Euro) bis Duderstadt fortgesetzt werden. Für die Umgehung von Duderstadt sind noch einmal Investitionen in Höhe von 42,9 Mio. Euro veranschlagt, so dass für den Neubau der B 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt insgesamt 93,4 Mio. Euro aufgebracht werden müssten.

Nach der weitgehenden Fertigstellung der Autobahn 38 im Dezember 2006 ist das Verkehrsaufkommen auf der B 247 bereits deutlich zurückgegangen. Die Dauerzählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen bei Ferna registrierte 2004 8 474 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden; 2009 waren es noch 6 255 in 24 Stunden, was einer Abnahme des Verkehrsaufkommens von mehr als 26 Prozent innerhalb von fünf Jahren entspricht. Noch stärker nahm der Lkw-Verkehr auf der Bundesstraße zwischen Niedersachen und Thüringen ab – nämlich um rund ein Drittel.

Dagegen liegt der Planung des Neubauvorhabens eine Verkehrsprognose zu Grunde, die von dem rückläufigen Trend, den die Ergebnisse der Zählstelle widerspiegeln, erheblich abweicht. Für den Bereich Ferna geht die Verkehrsprognose im Jahr 2020 von täglich 11 400 Fahrzeugen aus.

Vor diesem Hintergrund muss die Nutzen-Kosten-Berechnung, die für die Vorhaben zwischen Worbis und Duderstadt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,3 ermittelte, stark angezweifelt werden, da die Verkehrsprognose offenbar die entlastende Wirkung der A 38 nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt hat.

Auch die erhoffte Verkehrsentlastung im Bereich Gerblingerode/Duderstadt dürfte weit hinter den an das Vorhaben geknüpften Erwartungen bleiben, da ca. 90 Prozent des Verkehrsaufkommens Ziel- und Quellverkehr ist. So wird für

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. August 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

die Ortschaft Gerblingerode nur eine geringe Entlastung prognostiziert. Rund 4 000 Fahrzeuge würden weiter die bestehende Ortsdurchfahrt nutzen.

Des Weiteren würde das Verkehrsbauvorhaben massive Eingriffe in die Natur- und Kulturlandschaft des Untereichsfeldes erfordern, was insbesondere im Bereich des Pferdebergs südwestlich von Duderstadt die Nutzung als Naherholungsgebiet grundsätzlich in Frage stellen würde. Mit der gewählten Variante „1b modifiziert“ wurde hier die konfliktträchtigste Trasse ausgewählt, so dass Klagen betroffener Anwohner und Grundstückseigentümer quasi unausweichlich sind.

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 247 zwischen Wintzingerode und Duderstadt (einschließlich) ausgegangen, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?

Die einzelnen Projekte weisen folgende aktuelle Kosten aus:

B 247	Ortsumgehung (OU) Worbis und OU Wintzingerode	17 Mio. Euro,
B 247	OU Ferna und OU Teistungen	25 Mio. Euro,
B 247	Südteil OU Gerblingerode	32 Mio. Euro,
B 247	Mittelteil OU Westerode	12 Mio. Euro,
B 247	Nordteil OU Obernfeld – Mingerode	14 Mio. Euro.

Hieraus ergeben sich Kosten für den gesamten Streckenzug von 100 Mio. Euro.

2. In welcher Höhe und für welche Bauabschnitte wurden bzw. werden bei den Ortsumgehungen Leinefelde und Worbis-Wintzingerode EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) eingesetzt?

3. In welcher Höhe und für welche Bauabschnitte der Ortsumgehungen Ferna, Teistungen, Gerblingerode und Duderstadt sollen EFRE-Mittel eingesetzt werden?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Förderung aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ist bei keiner der genannten Maßnahmen erfolgt bzw. vorgesehen.

4. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus?

Die OU (Ortsumgehung) Worbis und die OU Wintzingerode befinden sich im Bau. Die Fertigstellung ist für 2012 vorgesehen. Aufgrund des frühen Planungsstandes sind zeitliche Aussagen zu den weiteren Planungsschritten und damit zur Realisierung der Projekte B 247, OU Ferna, OU Teistungen, OU Gerblingerode und OU Mingerode derzeit nicht möglich.

Über einen Baubeginn der planfestgestellten OU Westerode wird in Abhängigkeit von den in Zukunft zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln entschieden.

5. Sind die geplanten Ortsumgehungen von Wintzingerode bis Duderstadt im neuen Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP 2011 bis 2015) enthalten?

Die Arbeiten im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Aufstellung des Investitionsrahmenplans 2011 bis 2015 sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Aussagen zum Inhalt des neuen Investitionsrahmenplans und damit zur Berücksichtigung der geplanten Ortsumgehungen von Wintzingerode bis Duderstadt sind deshalb noch nicht möglich.

6. In welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel für die Ortsumgehung Westerode (Verkehrseinheit 2) in den Bundeshaushalt eingestellt werden?

Über eine Verteilung der Haushaltsmittel bzw. Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre zum Bau der OU Westerode entscheiden Bund und Land im Rahmen der regelmäßigen Abstimmungen auf Grundlage des Haushalts(entwurfes) sowie der mittelfristigen Finanzplanung. Voraussetzung hierfür ist eine Einplanung der Maßnahme in den Bundeshaushalt, die bisher nicht erfolgt ist.

7. Welchen Sachzusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem „Gesehenvermerk“ für die Vorentwurfsplanung der Verkehrseinheit 3 und dem Baubeginn für die Ortsumgehung Westerode?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung das vor Ort von Landes- und Kommunalpolitikern gelegentlich erwähnte Junktim zwischen der Verkehrseinheit 2 (Ortsumgehung Westerode) und der Verkehrseinheit 3 (Ortsumgehung Duderstadt/Gerblingerode)?

   Gibt es aus planungsrechtlicher Sicht eine Koppelung zwischen beiden Verkehrseinheiten?

   Wenn ja, welche?

9. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die Ortsumgehung Westerode (Verkehrseinheit 2) eine eigenständige Verkehrseinheit ist, die nach Realisierung voll verkehrswirksam ist und damit unabhängig von den übrigen Verkehrseinheiten in Betrieb gehen kann?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die OU Duderstadt ist in verkehrswirksame Verkehrseinheiten aufgeteilt. Ein vollständiger Verkehrswert von der B 446 bis zur bestehenden B 247 in Thüringen ergibt sich erst nach der Realisierung der beiden Verkehrseinheiten OU Westerode und OU Gerblingerode, die aufeinanderfolgend geplant wurden. Danach wurde zuerst die OU Westerode geplant und planfestgestellt. Die OU Gerblingerode befindet sich im Planungsprozess. Mit Erteilung des so genannten Gesehen-Vermerks durch das BMVBS kann nunmehr auch für die OU Gerblingerode das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

10. Wann und unter welchen Bedingungen kann die Stadt Duderstadt mit der Rückerstattung der Planungskosten in Höhe von 500 000 Euro für die Verkehrseinheit 2 bzw. 3 rechnen?

    Ist die Rückzahlung ein Automatismus oder ist bei Nichtrealisierung des Vorhabens mit „versunkenen Planungskosten“ zu rechnen?

Gemäß den Artikeln 90 und 85 Grundgesetz planen die Länder im Auftrag des Bundes die Bundesfernstraßen. Inwieweit das Land Niedersachsen sich dabei Planungen der Stadt Duderstadt bedient, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Gemäß § 6 Absatz 3 Fernstraßenvermögensgesetz gilt der Bund den Ländern die Zweckausgaben, die bei Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht entstehen, pauschal mit 3 Prozent der Baukosten ab. Das heißt eine Realisierung des Vorhabens ist Voraussetzung für die Erstattung der Zweckausgabenpauschale.

11. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die neuen Verkehrsanlagen voraussichtlich jährlich anfallen, und welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung entfallen davon auf die zahlreichen Brückenbauwerke der neuen B 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt?

12. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung würden sich für den geplanten Pferdebergtunnel ergeben?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesfernstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Bundesfernstraßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschläglich kann von rund 10 000 Euro pro km Bundesstraße im Jahr ausgegangen werden.

Für den geplanten einröhrigen Tunnel mit einer Länge von 397 m muss mit laufenden jährlichen Kosten in der Größenordnung von 150 000 Euro pro 1 000 m Tunnellänge für den Tunnelbetrieb gerechnet werden.

13. Welche Sicherheitseinrichtungen, Lüftungs- und Beleuchtungsanlagen sind nach der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) im Pferdebergtunnel einzuplanen?

Aufgrund der geplanten Tunnellänge erhält der Tunnel gemäß den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 2006, Einrichtungen für Tunnelbeleuchtung, Fluchtwegkennzeichnung, Notrufstationen an den Portalen, Tunnelsperrung, Löschwasser- und Stromversorgung. Zur Tunnellüftung ist eine gesonderte Untersuchung erforderlich.

14. Wäre der Betrieb des geplanten Pferdebergtunnels mit Einschränkungen für den Transport von Gefahrgütern verbunden?

    Wenn ja, für welche Gefahrgutklassen wären Einschränkungen zu erwarten, und über welche Ausweichrouten sollen Gefahrguttransporte dann geleitet werden?

Die Entscheidung über die Zulassung des geplanten Pferdebergtunnels für den Transport gefährlicher Güter fällt in die Zuständigkeit des Landes Niedersachsen.

15. Welche Abschnitte der neuen B 247 zwischen Wintzingerode und Duderstadt sollen nach dem aktuellen Planungsstand dreispurig ausgebaut werden (bitte mit genauer Kilometrierung und Länge des dreispurigen Abschnitts)?

Im Zuge der OU Teistungen ist ein Zusatzfahrstreifen vom Knoten B 247/L 1009 bis zur Landesgrenze Thüringen/Niedersachsen geplant. Dieser wird von Bau km 10+967 bis zur Station 12+986 angeordnet und hat somit eine Länge von ca. 2 000 m.

Der vorgesehene dreistreifige Abschnitt im Zuge der OU Gerblingerode beginnt südlich eines Überführungsbauwerks bei km 16+059 und wird mit einer Länge von ca. 790 m bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen bei km 16+850 geführt.

16. Werden nach Fertigstellung der Ortsumfahrungen die Straßenabschnitte der Bestandstrasse der B 247 zurückgestuft?

Wer ist dann für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlage zuständig, und welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich?

Ja, die B 247alt wird zu einer Straße nach Landesrecht abgestuft. Für Betrieb, Wartung und Unterhalt ist dann der neue Baulastträger zuständig. Zu den jährlich entstehenden Kosten für das nachgeordnete Straßennetz liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

17. Welche Verkehrsbelegung ergibt sich derzeit auf der B 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt (bitte abschnittsweise darstellen, insbesondere Ortslage Gerblingerode und Duderstadt)?

Eine abschnittsweise Datenerfassung der aktuellen Verkehrsbelastung der B 247 liegt nicht vor. Die Verkehrsbelastung an der Dauerzählstelle der B 247 in Ferna betrug im II. Quartal des Jahres 2011 6 023 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 462 Lkw/24 h.

Nach der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 betrug die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf dem Abschnitt zwischen Landesgrenze Thüringen/Niedersachsen und Duderstadt (Gerblingerode) insgesamt 9 731 Kfz, in Duderstadt zwischen dem Abzweig der B 446 und der L 531 betrug die Belastung 13 000 Kfz (Baustelle im Zählzeitraum).

18. Wie hat sich die Verkehrsbelegung zwischen 1990 und 2000 bzw. 2000 und 2010 entwickelt (bitte abschnittsweise darstellen)?

Die Verkehrsbelegung der B 247 stellt sich wie folgt dar (Kfz/24 h):

Jahr	Dauerzählstelle Ferna	Duderstadt – Landesgrenze NI/TH	B 446 – L 531
1990	keine Angaben	19 887	14 285
1995	7 092	9 485	6 749
2000	7 810	10 702	8 054
2005	7 252	9 731	13 000 (Baustelle)
2010	5 941	liegt nicht vor	liegt nicht vor

Die Auswertung der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010, die die Grundlage für diese aktuellen Betrachtungen darstellt, wird derzeit durch die

Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt. Nach dem derzeitigen Arbeitsstand werden belastbare Ergebnisse bis Ende August 2011 vorliegen.

19. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des gesamten Projekts ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Berechnungen zu Grunde?

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der B 247n stellen sich nach Fertigstellung aller Ortsumfahrungen wie folgt dar:

OU Worbis und
OU Wintzingerode: 11 300 bis 12 500 Kfz/24 h, Prognose 2015, SSP-Consult,
OU Ferna: 11 400 Kfz/24 h, Prognose 2020 im Netz 2020, SSP-Consult,
OU Teistungen: 13 100 Kfz/24 h, Prognose 2020 im Netz 2020, SSP-Consult,
OU Gerblingerode: 7 400 bis 10 300 Kfz/24 h, Prognose 2025, Ing.-Büro Ulfert Hinz,
OU Westerode: 11 400 bis 16 000 Kfz/24 h, Prognose 2025, Ing.-Büro Ulfert Hinz,
OU Mingerode: 4 100 Kfz/24 h, Prognose 2025, Ing.-Büro Ulfert Hinz.

20. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs (bitte abschnittsweise angeben)?

Angaben über den Anteil des Quell- und Zielverkehrs liegen nicht vor. Die verbleibenden Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten (OD) stellen sich in den oben aufgeführten Verkehrsuntersuchungen wie folgt dar:

OD Worbis: 1 200 Kfz/24 h (Duderstädter Straße);
OD Worbis: 8 200 Kfz/24 h (Bahnhofstraße);
OD Wintzingerode: 600 Kfz/24 h;
OD Ferna: 1 700 Kfz/24 h;
OD Teistungen: südlich 300, nördlich 800 Kfz/24 h;
OD Gerblingerode: 4 900 Kfz/24 h (Gerblingeröder Straße);
OD Westerode: 11 850 Kfz/24 h (Schützenring Ost);

21. Wie hoch ist der Lkw-Anteil; und wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs (bitte abschnittsweise angeben)?

Die LKW-Anteile stellen sich in den oben aufgeführten Verkehrsuntersuchungen wie folgt dar:

OU Worbis: 6,6 Prozent;
OU Wintzingerode: 6,2 Prozent;
OU Ferna: 10,8 bis 10,2 Prozent;
OU Teistungen: 10,7 bis 13,3 Prozent;
OU Gerblingerode: 9,7 bis 11,4 Prozent;
OU Westerode: 10,7 bis 14,3 Prozent;
OU Mingerode: 18,3 Prozent.

Detaillierte Einzelberechnungen zum Anteil des induzierten Verkehrs liegen nicht vor.

22. Wie hoch wäre die Verkehrsbelegung nach der Verkehrsprognose auf der Bestandstrasse nach Inbetriebnahme der neuen B 247 (bitte abschnittsweise darstellen, insbesondere Ortslage Gerblingerode und Duderstadt)?

Siehe Antwort zu Frage 20.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung den rückläufigen Trend des Verkehrsaufkommens (vgl. Landtagsdrucksache 5/2140, Thüringer Landtag) bei der Zählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen bei Ferna insbesondere nach 2006 – also nach weitgehender Fertigstellung der A 38?

24. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der signifikante Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der B 247 vor allem auf die entlastende Wirkung der A 38 zurückführen ist?

    Wenn nein, was hat dann zu dem erheblichen Rückgang des Verkehrsaufkommens von rund 26 Prozent zwischen 2004 und 2009 geführt?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Verkehrsfreigabe des Teilstücks der A 38 zwischen der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen und der Anschlussstelle Leinefelde im Dezember 2006 erfolgten selbstverständlich Verkehrsverlagerungen im Großraum Leinefelde – Duderstadt. Erst mit der Gesamtfertigstellung der B 247 wird die volle Wirksamkeit der Maßnahme als wichtiger Zubringer zur erst seit Dezember 2009 durchgehend befahrbaren A 38 gegeben sein.

25. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen den aktuellen Zählergebnissen von rund 6 300 Kfz in 24 Stunden bei der Zählstelle Ferna im Jahr 2009 und der Prognose von 11 400 Kfz im Jahr 2020 im Abschnitt Ferna (vgl. Landtagsdrucksache 5/2140, Thüringer Landtag)?

26. Welche grundsätzlichen Annahmen liegen der Verkehrsprognose zu Grunde (demographische Entwicklung, Entwicklung des Ölpreises)?

27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die der Planung zu Grunde liegende Verkehrsprognose angesichts des seit Jahren andauernden rückläufigen Trends beim Verkehrsaufkommen nicht belastbar und mithin für die weitere Planung unbrauchbar ist, da sie bereits durch die Realität widerlegt wurde?

28. Wenn nein, welche Entwicklungstrends lassen das Verkehrsaufkommen bei Ferna von derzeit rund 6 300 Kraftfahrzeugen auf 11 400 Kraftfahrzeuge im Jahr 2020 anschwellen?

Die Fragen 25 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich erlauben Analyseverkehrsbelastungen keine unmittelbaren Schlussfolgerungen auf die Prognoseverkehrsbelastungen. Oftmals überlagern großräumige Verkehrsentwicklungen regionale Entwicklungstendenzen, so dass z. B. aus der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in Nordthüringen keine unmittelbaren Schlussfolgerungen auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen der B 247 gezogen werden können.

Die Straßenverkehrsprognose des Bundes für das Jahr 2025, die auf der Umsetzung aller Projekte des Vordringlichen Bedarfs sowie des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen basiert, weist für die Umgehungen von Teistungen und Ferna ebenfalls eine Verkehrsbelastung von 9 000 bis 12 000 Kfz/24 h aus.

Die demographischen Leitdaten der Verkehrsprognose 2025 wurden vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) auf der Ebene der Kreise bzw. Raumordnungsregionen prognostiziert. Demnach wird die gesamte Einwohnerzahl Deutschlands von 82,5 Mio. (2004) bis 2025 auf 81,7 Mio., das heißt um 1 Prozent, abnehmen.

Ausschlaggebend für die Verkehrsentwicklung ist nicht der Rohölpreis, sondern die Entwicklung der Nutzerkosten für die Verkehrsteilnehmer, für die unter anderem neben dem Rohölpreis vor allem auch der Verbrauch an Treibstoff und Energie ausschlaggebend ist. Das der Verkehrsprognose 2025 zugrunde liegende Szenario legt beim Personenverkehr einen langfristigen durchschnittlichen Anstieg der Nutzerkosten um real 1 Prozent jährlich zugrunde. Für den Güterverkehr wurde, in erster Linie aufgrund der zu erwartenden spürbaren Produktivitätsfortschritte, ein durchschnittlicher Rückgang der Nutzerkosten in Höhe von 8 Prozent angenommen. Dabei wurde in dem Szenario realistischerweise davon ausgegangen, dass bei steigenden Preisen vermehrt Anstrengungen zu Verbrauchsminderung und Effizienzsteigerung der Fahrzeuge unternommen werden und deshalb die Rohölpreiserhöhungen nur bedingt auf die Nutzerkosten durchschlagen.

29. Hält die Bundesregierung angesichts der stark rückläufigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für angebracht?

    Wenn nein, warum verfolgt die Bundesregierung ein Verkehrsprojekt auf Basis einer nicht belastbaren und überholten Verkehrsprognose?

30. Hält die Bundesregierung die Notwendigkeit des Verkehrsprojekts in Anbetracht des rückläufigen Verkehrsaufkommens noch für gegeben?

    Wenn ja, warum?

31. Welche Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte die Zugrundelegung einer aktualisierten Verkehrsprognose, die den rückläufigen Trend beim Verkehrsaufkommen der letzten Dekade realistisch abbildet bzw. fortschreibt?

32. Hält es die Bundesregierung mit dem Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit vereinbar, an der Planung für ein Verkehrsprojekt festzuhalten, bei dem sich die Ausgangslage bzw. wichtige Rahmenbedingungen (stark rückläufiges Verkehrsaufkommen) verändert haben, ohne das Vorhaben erneut auf seinen Nutzen zu überprüfen?

    Wenn ja, warum?

33. Welche Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der B 247 ergibt sich aus Sicht der Bundesregierung nach Fertigstellung der überwiegend vierspurigen und als großräumige Bundesstraßenverbindung angelegten B 243 (Nordhausen–Seesen–Hildesheim) insbesondere in der Fernverkehrsrelation Mittelthüringen–Südharz–Norddeutschland?

34. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die dann auf weiten Abschnitten vierspurige B 243 nach Fertigstellung und der damit zu erwartenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse weiteren Verkehr – insbesondere Lkw-Fernverkehr – in der Relation Mittelthüringen – Norddeutschland von der B 247 abziehen wird?

    Wenn nein, welche Wechselwirkungen erwartet die Bundesregierung dann zwischen der großräumigen Bundesstraßenverbindung B 243 und der B 247?

Die Fragen 29 bis 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Weder die Projektprognosen der Auftragsverwaltungen von Thüringen und Niedersachsen noch die Bundesprognose 2025 weisen eine rückläufige Verkehrsentwicklung aus. Im Rahmen der Bedarfsplaneinstufung wurde für den Streckenzug der B 247 von Wintzingerode bis Obernfeld ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,3 ermittelt.

Es ist zutreffend, dass der Streckenzug der B 243 eine höhere verkehrliche Bedeutung aufweist. Diese stellt jedoch die der B 247 nicht wesentlich in Frage.

Beide Bundesfernstraßenverbindungen erfüllen ihre jeweiligen verkehrlichen Aufgaben, wenn auch in unterschiedlichem Umfang (2- bzw. 4-streifig).

35. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hat heute der Landkreis Eichsfeld, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln?

Der Landkreis Eichsfeld hat gegenwärtig (2010) 105 200 Einwohner. Aus der BBSR-Bevölkerungsprognose ergeben sich folgende Einwohnerzahlen: 2020: 98 800 und 2030: 90 200.

36. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner haben heute die entlang der B 247 (Leinefelde bis Duderstadt) liegenden Städte und Gemeinden, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen in diesen Städten und Gemeinden entwickeln?

Stadt Leinefelde-Worbis: 2010: 19 700 Einwohner, BBSR-Bevölkerungsprognose 2020: 17 800 Einwohner, 2030: 15 400 Einwohner.

Verwaltungsgemeinschaft Lindenberg/Eichsfeld: 2010: 8 100 Einwohner, BBSR-Bevölkerungsprognose 2020: 7 700 Einwohner, 2030: 7 100 Einwohner (Für die einzelnen Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft sind keine Prognosen möglich.)

Stadt Duderstadt: 2010: 21 700 Einwohner, BBSR-Bevölkerungsprognose 2020: 21 600 Einwohner, 2030: 20 400 Einwohner.

Insgesamt ergibt sich in der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung entlang der B 247 ein leichtes Gefälle mit geringeren Abnahmen in Niedersachsen (Duderstadt) hin zu größeren in Thüringen (Leinefelde-Worbis).

37. Welche Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der B 247 und der demographischen Entwicklung in Nordthüringen und Südniedersachsen erwartet die Bundesregierung für die kommenden Dekaden?

Die Prognosen berücksichtigen grundsätzlich demographische Entwicklungen.

38. Ist es richtig, dass in der Ergebnispräsentation zur Überprüfung der Bedarfspläne der Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2010 für Südniedersachsen und Nordthüringen (insbesondere Landkreis Eichsfeld und Landkreis Göttingen) mit einem allgemeinen Rückgang des Pkw-Verkehrsaufkommens zwischen 11 und 16 Prozent im Zeitraum 2004 bis 2025 gerechnet wird?

Die Aussage ist zutreffend. Aus regionalen demographischen Entwicklungen können jedoch nur sehr eingeschränkt Schlussfolgerungen auf die Menge des überregionalen Verkehrs gezogen werden.

39. Ist es richtig, dass der Neubau der B 247 ein Projekt des so genannten RWA-Pools ist?

Ja.

40. Wie viele Hektar werden für die Ortsumgehungen Leinefelde und Worbis-Wintzingerode dauerhaft beansprucht?

41. Wie viele Hektar Wald und wie viele Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche sind für die beiden Vorhaben in Anspruch genommen worden?

42. Wie viele Hektar sollen für die geplanten Vorhaben im Zuge der B 247 zwischen Wintzingerode und Duderstadt (einschließlich) dauerhaft beansprucht werden?

43. Wie viele Hektar Wald und wie viele Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche sollen für die geplanten Vorhaben zwischen Wintzingerode und Duderstadt in Anspruch genommen werden?

Die Fragen 40 bis 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von den Auftragsverwaltungen Niedersachsen und Thüringen wurden nachfolgende Werte mitgeteilt:

Bauabschnitt	Grundflächen-bedarf [ha]	Wald [ha]	Landwirtschaftliche Nutzfläche [ha]
OU Leinefelde	7,9	0,7	7,0
OU Worbis und OU Wintzingerode	19,2	–	9,5
OU Ferna und OU Teistungen	29,5	0,76	18,7
OU Gerblingerode	36,7	5,38	26,57
OU Westerode	23,4	–	18,8
OU Mingerode	aufgrund des Planungsstandes sind derzeit keine konkreten Aussagen möglich		

44. Welche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach den §§ 7 bis 14 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes sowie Thüringer des Naturschutzgesetzes bzw. den §§ 14, 15 des Bundesnaturschutzgesetzes auszugleichen, und welche Kompensationsmaßnahmen sind dafür geplant?

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der RE-Vorentwürfe vorzulegenden Unterlagen entsprechen lediglich einer Vorplanung. Die endgültigen Angaben zu den Eingriffen in Natur und Landschaft und die den Eingriffen gegenübergestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen (unter anderem Kompensationsmaßnahmen) liegen erst im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen vor, die ausschließlich bei den hierfür zuständigen Auftragsverwaltungen der Länder einsehbar sind.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333